



L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2010

ZOOM SUR
SHERBROOKE

À vélo, à Sherbrooke

Les 126 kilomètres de pistes qui composent le réseau cyclable des Grandes-Fourches constituent l'expression la plus concrète du vélo à Sherbrooke. La topographie des lieux étant ce qu'elle est, l'essentiel de ce réseau est situé en bordure de cours d'eau, notamment des rivières Saint-François, Magog et Massawippi. Cependant, en 2010, la Ville et la Société de transport de Sherbrooke créent le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS), qui entend développer une nouvelle culture de la mobilité et du transport qui repose notamment sur une réduction de la dépendance à l'automobile. Le CMDS aura pour mandat de favoriser un transfert modal de l'automobile individuelle vers d'autres types de transport, que ce soit le transport actif (vélo, marche, etc.), les transports collectifs ou le covoiturage.



Tous à vélo!

La popularité du vélo au Québec est indiscutable. Impressionnante. Envidiable. Mieux encore, elle continue de grimper. En 2010, 2 millions d'adultes âgés de 18 à 74 ans font du vélo au moins une fois par semaine. Ils étaient 1,8 million en 2005, 1,6 million en 2000.

☉ Cet accroissement du taux de cyclistes dans la population a lieu alors que l'activité physique stagne au Québec. Selon une étude de l'Institut national de santé publique du Québec, la proportion d'adultes québécois actifs durant leurs loisirs fléchit légèrement en 2007-2008 après avoir atteint un sommet en 2005. Heureusement, il y a le vélo...

☉ La popularité du vélo et sa pratique varient selon qu'on se trouve à Québec, à Trois-Rivières ou à Sherbrooke. Divers facteurs peuvent expliquer ces variations. La qualité du réseau cyclable, et donc la possibilité de circuler tant sur des pistes cyclables que sur des rues à faible circulation, constitue vraisemblablement un facteur d'encouragement pour les cyclistes. À l'opposé, l'étalement urbain constitue un facteur défavorable puisqu'il accroît la distance entre le domicile et le réseau cyclable et diminue le nombre de destinations immédiatement accessibles à vélo; les cyclistes de la banlieue doivent généralement rouler un plus grand nombre de kilomètres pour se rendre à destination.

☉ Qu'en est-il à Sherbrooke en 2010? Plus de la moitié des adultes de la municipalité, soit 51% de la population de 18 à 74 ans, fait du vélo. Cela correspond à 57 000 personnes. Ce résultat se situe légèrement sous la moyenne québécoise, établie à 54%.

Sommaire

- 2 À vélo, à Sherbrooke
- 2 Tous à vélo!
- 3 Monter à vélo, un jeu d'enfant
- 4 Le bonheur des navetteurs
- 5 Dans un rayon de quelques kilomètres
- 6 Un cocktail de plus en plus populaire
- 6 Roulez, touristes!
- 7 Un loisir populaire
- 8 Le vélo? La santé!
- 8 Rouler en toute sécurité
- 9 Cycliste sherbrookoise recherche environnement favorable
- 12 Un réseau très en demande
- 14 Une saison qui ne demande qu'à s'allonger
- 15 Faire bien, faire mieux



Monter à vélo, un jeu d'enfant

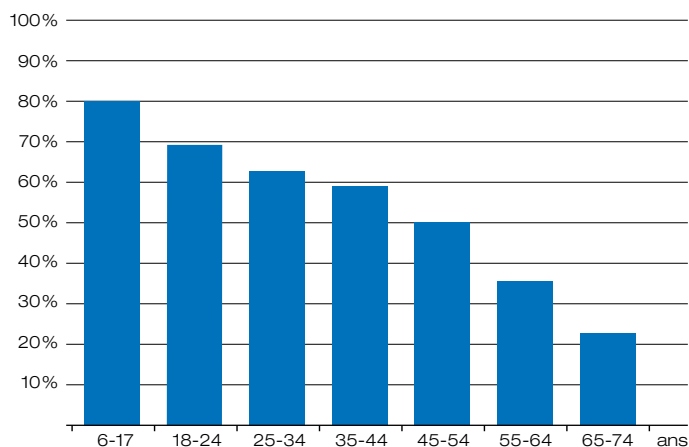
On n'oublie jamais sa première expérience à bicyclette, souvenir précieux que partagent la plupart des Québécois. En 2010, 94 % des Sherbrookoïses déclarent en effet avoir fait du vélo à un moment ou un autre de leur vie, valeur identique à celle observée pour l'ensemble des Québécois. Mais qu'en est-il des jeunes? Alors qu'on s'inquiète de plus en plus de leur sédentarité et de leur mauvaise alimentation, où en est leur pratique du vélo?

En 2010, 84 % des Québécois de 6 à 17 ans font du vélo. Il s'agit d'une baisse de 9 points de pourcentage en cinq ans puisqu'on atteignait 93 % en 2005. Tout de même, durant la période estivale, pas moins de 612 000 jeunes Québécois font du vélo au moins une fois par semaine. Alors qu'on observe une diminution chez les cyclistes de 13 à 17 ans, on constate une augmentation de l'activité physique chez les filles et une situation stable chez les garçons.

En 2010, 53 % des Sherbrookoïses de 6 à 17 ans roulent au moins une fois par semaine – alors que pour le Québec, cette valeur est de 59 % –, et 21 % ne roulent pas du tout. On constate que le pourcentage de jeunes qui ne roulent pas du tout a plus que doublé depuis 2005 dans les trois villes ayant des données historiques, soit Montréal, Québec et Gatineau.

En moyenne, les jeunes Québécois qui font du vélo y consacrent 3,5 heures par semaine entre mai et septembre.

Taux de cyclistes selon l'âge à Sherbrooke



Sherbrooke compte un nombre important de cyclistes assidus puisque environ le tiers (30 %) des adultes roule une fois par semaine ou plus. Par ailleurs, les cyclistes sherbrookoïses parcourent en moyenne 589 kilomètres par an, soit annuellement un total de 34 millions de kilomètres. La popularité du vélo à Sherbrooke est directement liée à la création d'environnements favorables : tous ces kilomètres ont été parcourus sans émission de gaz à effet de serre! Vu l'importance que le Québec accorde à la protection de l'environnement et à la santé de sa population, le chiffre a du poids.



Des vélos partout

En 2010, les adultes de Sherbrooke ont acheté 10 000 vélos. Les Sherbrookoïses peuvent compter sur une quinzaine de points de vente pour se procurer le vélo de leur choix. Parmi ceux-ci, on compte six magasins à grandes surfaces et une dizaine de boutiques pour vélos. L'industrie du cycle y est aussi présente : BionX conçoit et développe à Sherbrooke des systèmes de propulsion électrique pour vélo qui sont fabriqués en Ontario et vendus sur les marchés européen et nord-américain. Également, Arkel confectionne environ 15 000 sacoches de vélo par année et exporte les quatre cinquièmes de sa production.



À pied, à vélo, à Sherbrooke

Un peu moins d'un jeune Québécois sur cinq utilise son vélo pour se rendre à l'école à l'occasion : 15 % des 6 à 9 ans le font, tout comme 20 % des 10 à 13 ans et 22 % des 14 à 17 ans. C'est dans ce contexte, afin d'amener les élèves du primaire et du secondaire à intégrer le transport actif au quotidien, que Vélo Québec a créé, en 2005, le programme *Mon école, à pied, à vélo!* Rapidement, ce programme, qui comporte des volets sensibilisation, mobilisation et aménagements, a gagné en popularité. À la rentrée 2010-2011, il touche 16 des 17 régions administratives du Québec et 210 écoles. Le programme est diffusé dans 9 écoles à Sherbrooke.

Le bonheur des navetteurs

Non seulement le transport à vélo est-il bénéfique pour la santé, mais il procure du plaisir. Selon une enquête sociale générale de Statistique Canada, 59% des navetteurs qui se déplacent soir et matin à vélo aiment le navettage. Seuls 38% des automobilistes et 23% des usagers du transport en commun en disent autant. Le vélo, c'est aussi du bonheur...

En 2000, le cinquième des cyclistes adultes québécois (20 %) utilisaient, occasionnellement ou quotidiennement, le vélo comme mode de transport. Dix ans plus tard, ce pourcentage passe à 37 % : 372 000 cyclistes utilisent donc le vélo comme principal moyen de transport de mai à septembre. Si on y ajoute ceux qui le font occasionnellement, près de 1,3 million de cyclistes accordent vélo et déplacement utilitaire. À Sherbrooke, c'est le cas de 38 % des cyclistes, soit plus de 22 000 personnes, et les hommes effectuent trois déplacements à vélo sur quatre (75 %).

Au Québec, plus de la moitié des cyclistes (54 %) qui utilisent le vélo à des fins de transport s'en servent plusieurs fois par semaine. Le quart (24 %) le fait une fois par semaine et le dernier quart (23 %), moins souvent.

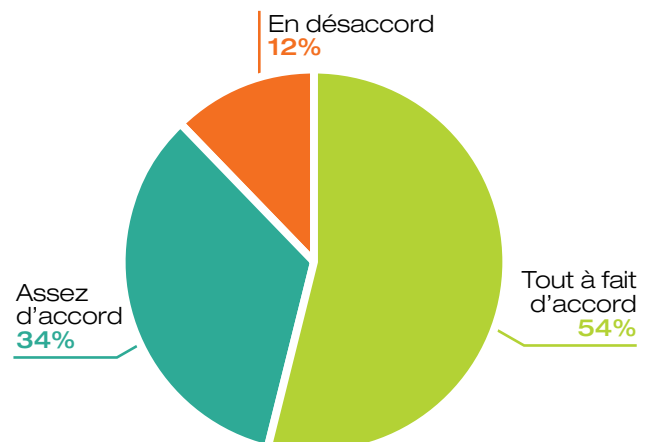
Le vélo a un potentiel de développement très important lorsqu'on considère que plus du tiers des travailleurs des grandes villes du Québec habitent à moins de 5 kilomètres – ou 25 minutes à vélo – du travail. Près de 1 million de travailleurs! La vaste

majorité d'entre eux a déjà fait du vélo (94 % des 18 à 74 ans), et plus de la moitié en a fait au cours de l'année écoulée (54 %).

À Sherbrooke, près de la moitié des travailleurs (49,3 %) habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail : 43 000 personnes. La distance moyenne de parcours en voiture n'y est que de 5,4 kilomètres pour les conducteurs et de 4,8 kilomètres pour les passagers. Comme près de la moitié (51 %) des adultes de Sherbrooke sont montés à vélo au cours de l'année écoulée, tout laisse croire que la part modale du vélo peut encore augmenter de façon significative.

Du côté des élèves du primaire, en moyenne, au Québec, le vélo est utilisé pour 5 % des déplacements vers l'école.

La pratique du vélo à des fins de transport devrait être encouragée



Dans un rayon de quelques kilomètres

Le vélo a la particularité d'être à la fois un loisir, un sport aux multiples facettes et un moyen de transport très discret. Silencieux et non polluant, il passe à peu près inaperçu à la ville comme à la campagne. Les enquêtes Origine-Destination effectuées dans les grandes agglomérations du Québec donnent un portrait détaillé des déplacements de la population et de leur motif (travail, études, magasinage, loisirs, autres). Elles permettent notamment de situer le vélo dans ce portrait d'ensemble.

Le centre et la périphérie

En 2003, la population de Sherbrooke effectue 11,3% de ses déplacements à pied (11,1%) ou à vélo (0,2%). Cela représente 57 000 déplacements quotidiens, dont 1 000 à vélo. Chaque jour, plus de 23 000 personnes, c'est-à-dire une personne sur huit, effectuent au moins un déplacement à pied ou à vélo, et 0,2% de la population effectue au moins un déplacement à vélo, valeur inférieure à celles observées dans d'autres grandes villes du Québec, qui se situent entre 1,2 et 1,5%.

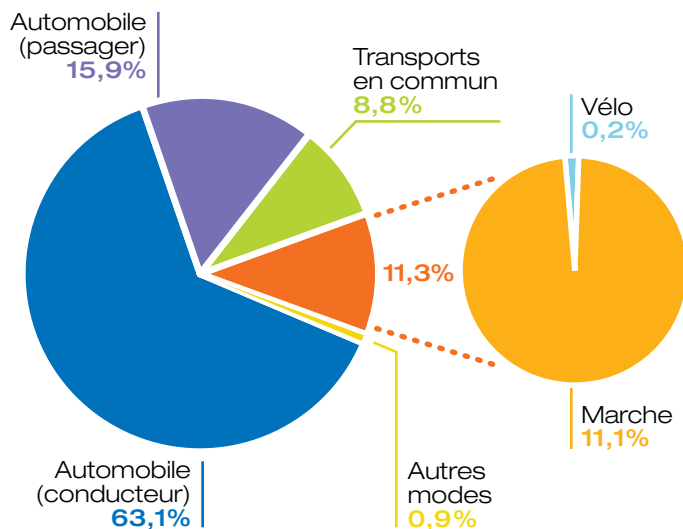


Les courtes distances

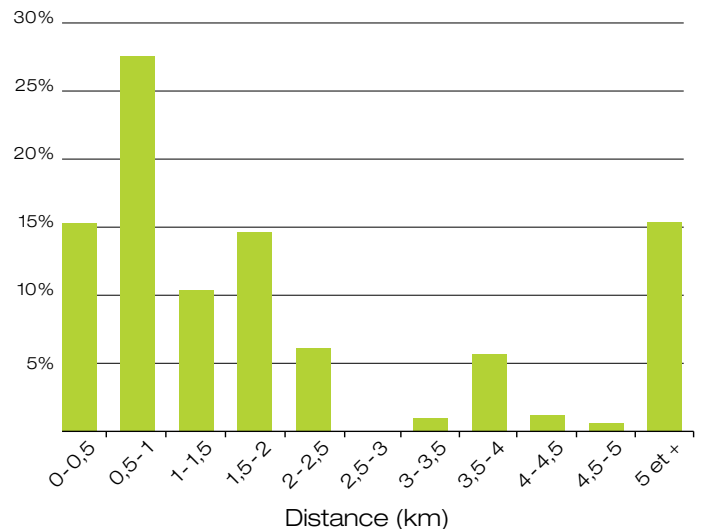
Dans 94% des cas, les déplacements à pied des Sherbrookoïses font moins de 2,0 kilomètres. Les déplacements à vélo sont plus longs : la distance moyenne parcourue par les cyclistes de Sherbrooke est de 3,2 kilomètres, soit la même distance que celle observée à Québec et à Montréal. Plus de 67% des déplacements à vélo font moins de 2,0 kilomètres alors que 15% font plus de 5 kilomètres. Ainsi, une très grande majorité des déplacements par transport actif font moins de 5 kilomètres.

Dans ce contexte, la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail est stable depuis 15 ans à Sherbrooke : 0,7% en 1996, 0,9% en 2001 et 0,9% en 2006. Ces valeurs sont inférieures à celle observée dans l'ensemble du Québec (1,4%).

Part modale des déplacements



Distribution des déplacements à vélo en fonction de la distance parcourue



Un cocktail de plus en plus populaire

Le vélo n'est pas un moyen de transport exclusif, tout au contraire. De nombreux cyclistes le combinent à la marche, au taxi, au transport en commun ou à l'automobile. Chacun adapte son cocktail transport à son mode de vie. En réponse à cette demande, de plus en plus de transporteurs se montrent plus accueillants à l'égard des cyclistes. La complémentarité affichée du vélo et du transport public leur permet, ensemble, d'accroître leur compétitivité par rapport à l'automobile. Pendant que les cyclistes étendent leur rayon de déplacement, les transporteurs élargissent leur clientèle. Sur ces bases, depuis peu, un vent de changement souffle sur plusieurs régions du Québec. Une nouvelle équation s'impose : on additionne vélo et transport en commun, on obtient efficacité et liberté.

On trouve des supports à vélos sur les autobus de plusieurs villes du Québec. Dans ce domaine, Sherbrooke a été une pionnière parmi les grandes sociétés de transport du Québec, ayant installé des supports à vélos sur ses autobus dès 2007. En plus de Sherbrooke, Trois-Rivières, Québec, Lévis et Saguenay ont aussi équipé une partie de leur flotte en 2010. En 2010, le Québec compte plus de 200 autobus équipés.



Roulez, touristes!

On associe naturellement le vélo au plaisir, à la santé, à la qualité de vie. Le vélo joue aussi un rôle dans la vitalité économique du Québec. Le développement continu du réseau cyclable a favorisé la mise en place d'une infrastructure cyclotouristique articulée autour de la Route verte, le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord. La réalisation de ce projet fédérateur a un effet structurant.

À Sherbrooke, il y a 50 kilomètres de Route verte. C'est le dixième de la Route verte de la région de l'Estrie et 40 % du réseau cyclable de la ville. La Route verte à Sherbrooke emprunte le réseau des Grandes-Fourches et est principalement en piste cyclable (30 kilomètres).

En jumelant Route verte et réseau local, il est possible de faire une boucle touristique (Sherbrooke, de son centre à l'arrondissement de Rock-Forest-Saint-Élie-Deauville, en passant par North Hatley et l'arrondissement sherbrookoise de Lennoxville) et d'explorer non seulement les secteurs urbains, mais aussi les cantons. De plus, Sherbrooke se situe au milieu du parcours permettant de relier Montréal et Québec sur la Route verte.

La Route verte a une belle notoriété à Sherbrooke puisque 72 % des Sherbrookoises la connaissent ou en ont déjà entendu parler.

Bienvenue cyclistes!

Un sondage effectué à l'été 2010 auprès de cyclotouristes qui fréquentent les hébergements certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD} révèle que 77 % d'entre eux proviennent du Québec, 15 % d'une autre province canadienne, 6 % des États-Unis et 3 % d'un autre pays. Le vélo est le principal motif du voyage de la presque totalité de ces cyclistes. 86 % d'entre eux affirment que la présence de pistes cyclables ou de routes aménagées pour les cyclistes compte beaucoup dans le choix de leur destination.

On trouve des établissements d'hébergement touristique et des campings certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD} le long de la Route verte et à proximité des circuits régionaux. Cette certification est synonyme d'un accueil et de services adaptés aux besoins des



Un loisir populaire

Le vélo est l'un des loisirs les plus populaires au Québec : 2,7 millions d'adultes québécois s'y adonnent en 2010. Entre mai et septembre 2010, 45% des citoyens de Sherbrooke pratiquent le vélo à des fins de loisir. Ce pourcentage s'apparente à la moyenne québécoise, qui se situe à 47%. À titre de comparaison, à Laval, cette proportion est de 41%, à Trois-Rivières, de 55%.

- Lorsqu'on mesure la fréquence d'utilisation du vélo à des fins de loisir, on constate qu'entre mai et septembre 2010, 60% des cyclistes de Sherbrooke montent en selle une fois et plus par semaine. La moyenne québécoise est assez semblable puisqu'elle s'établit à 63,5%. À Montréal, cette fréquence est de 55%, à Laval, de 70%. Par contre, la fréquence «plusieurs fois par semaine» est significativement plus basse à Sherbrooke (24%) que pour l'ensemble du Québec (33,5%).

- À Sherbrooke, le temps consacré au vélo à des fins de loisir est de 2,3 heures par semaine. La moyenne québécoise est de 2,4 heures par semaine. À Gatineau, on roule 2,7 heures par semaine à des fins de loisir, à Laval, 3,1 heures.

- En août 2010, Sherbrooke accueille pour sa 7^e édition la Sherboucle, une cyclo sportive dont 225 cyclistes parcourent la centaine de kilomètres.

- On trouve une dizaine de clubs cyclistes à Sherbrooke. Ils regroupent près de 500 membres.

Au niveau de la compétition

- Plusieurs événements compétitifs sont organisés par le Club cycliste de Sherbrooke; le Circuit Momo Sports présente huit étapes sous forme de critères, circuits routiers et contre-la-montre.

- Avec les villes de Québec, Laval et Trois-Rivières, Sherbrooke accueille également la Série de cyclocross Louis Garneau, une rencontre provinciale d'une série de neuf étapes. Sherbrooke sera aussi l'hôte du Championnat québécois de cyclocross en 2011.

cyclotouristes : emplacement couvert et verrouillé pour les vélos, pompe et outillage pour les réparations mineures, renseignements utiles sur les services offerts aux cyclistes à proximité.

- En 2010, dans les Cantons-de-l'Est, on dénombre 40 hébergements certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD}. À Sherbrooke, on en trouve cinq : trois sont des établissements hôteliers, un est une résidence universitaire, et le cinquième un camping.

Un potentiel touristique

- Dans les autocars en service dans la région de Sherbrooke, on transporte les vélos en soute, dans la mesure des places disponibles, et il n'en coûte que 5\$. Les voyageurs peuvent ranger leur vélo dans un sac ou dans une boîte.

Le vélo? La santé!

Plus de la moitié des Québécois (56%) sont en excès de poids, et la tendance à la sédentarité au sein de la population augmente avec l'âge. En 2010, l'état de santé des Québécois demeure un sujet préoccupant, d'où l'importance accrue accordée à la saine alimentation et à l'activité physique.

Le vélo occupe désormais une place de choix dans le cocktail santé des Québécois. Grâce au seul vélo, 11% de la population est considérée comme active! À Sherbrooke, ce pourcentage est de 9%, le plus bas des sept villes analysées dans le cadre de cette étude. À titre comparatif, soulignons Laval, avec 10%, Longueuil et Gatineau, qui ont obtenu chacune 13%, et, au sommet, Trois-Rivières, avec 17%.

Rouler en toute sécurité

Le vélo est peu dangereux. Sa pratique occasionne en effet moins de blessures que la plupart des autres activités physiques. On compte 11 consultations médicales pour 1000 participants : deux fois moins que pour le ski alpin, trois fois moins que pour la course à pied, quatre fois moins que pour le baseball. Et que dire du hockey...

On pourrait croire que la popularité croissante du vélo fera augmenter le nombre d'accidents. Il n'en est rien. Plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents. La visibilité accrue des cyclistes crée un effet de nombre qui contribue à diminuer le nombre de collisions avec des automobiles. Lorsqu'ils sont plus nombreux, les cyclistes sont plus visibles. De plus, par la force des choses, le nombre d'automobilistes qui font du vélo augmente également.

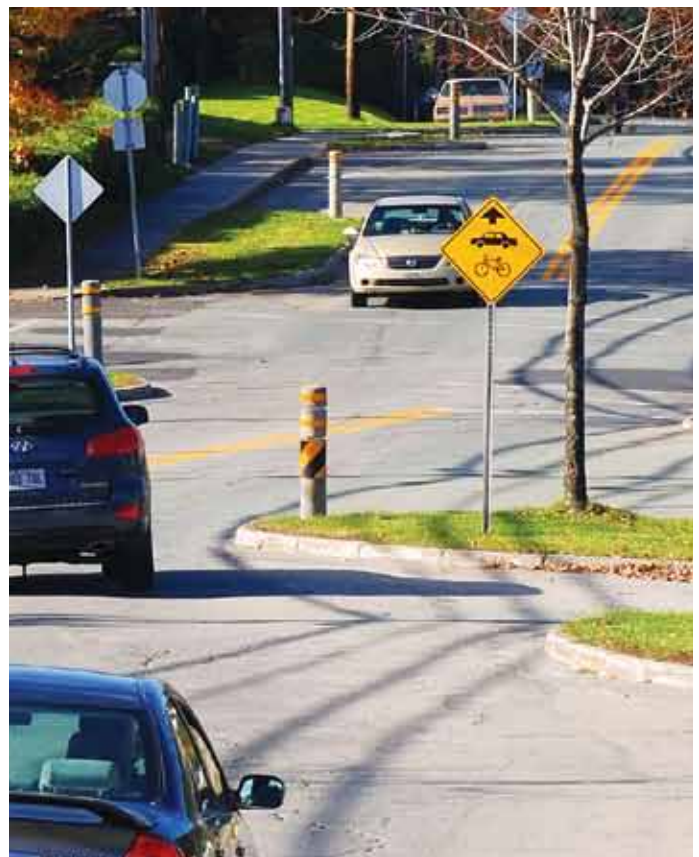
À Sherbrooke, le nombre d'accidents impliquant un vélo passe de 42 en 2005 à 36 en 2009. Au cours de cette période, un accident mortel est à déplorer, en 2009. On compte annuellement en moyenne 1 blessé grave (c'est-à-dire nécessitant une hospitalisation) et 33 blessés légers.

Voir et être vu

Lorsqu'on roule à vélo dans l'obscurité, l'éclairage est obligatoire. Les cyclistes qui s'y conforment font preuve de courtoisie à l'égard des piétons, des cyclistes et des automobilistes avec qui ils partagent la voie publique. De plus, ils veillent à leur propre sécurité.

L'utilisation d'un système d'éclairage à la tombée du jour progresse au Québec. En 2000, 9% des cyclistes l'utilisaient à l'occasion. Cinq ans plus tard, ce pourcentage s'établissait à 16%. En 2010, alors que 8% des déplacements sont effectués après le coucher du soleil, le quart de ces cyclistes (25%) utilisent un système d'éclairage. Certains se conforment systématiquement à la loi (16%), d'autres le font à l'occasion (9%).

À Sherbrooke, en 2010, 85% des cyclistes déclarent avoir des réflecteurs à l'avant ou à l'arrière de leur vélo. Par ailleurs, 11% disent avoir une lumière blanche à l'avant. Cela les place au-dessous de la moyenne québécoise (14%). 12% des vélos des Sherbrookoïses seraient munis d'un système d'éclairage actif à l'arrière, c'est-à-dire un feu rouge. La moyenne québécoise se situe tout juste à 17%.



Cycliste sherbrookoise recherche environnement favorable

Soucieux de rouler en toute sécurité, les cyclistes recherchent naturellement des environnements favorables. Ainsi, ils fréquentent plus volontiers les voies cyclables et les routes à faible circulation. Les déplacements à vélo y sont d'ailleurs concentrés à 86 %. Plus de deux Québécois sur trois (70 %) seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires. D'où l'importance de l'influence des aménagements sur la pratique.

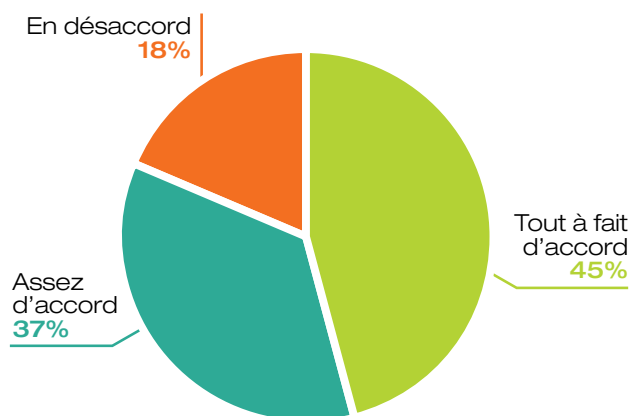
Les citoyens recherchent des environnements où il fait bon circuler. La tendance est la même partout. La modération a bien meilleur goût, comme le confirment les cyclistes sherbrookoises qui, en 2010, effectuent 86 % de leurs déplacements sur des pistes cyclables (54 %) ou des rues à faible circulation (32 %).

Un réseau qui a du potentiel

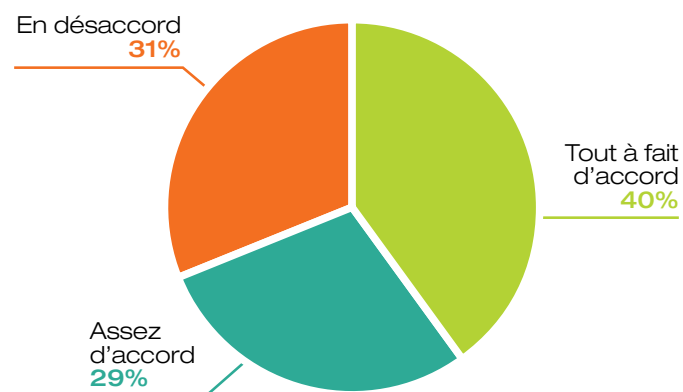
Dans chacune des villes, le réseau cyclable répond d'abord à des besoins de loisir, lesquels sont à l'origine de l'aménagement des pistes. Au-delà de cette fonction, ces réseaux sont souvent déficients : manque de continuité des corridors, absence d'intégration à la voirie locale, accès limité aux destinations principales (centre-ville, institutions d'enseignement, artères commerciales). Néanmoins, les corridors linéaires permettent aux cyclistes de franchir rapidement de longues distances à l'écart de la circulation automobile. Cela leur confère un potentiel important quant aux déplacements utilitaires.

Le réseau de Sherbrooke compte 120 kilomètres de voies cyclables et 9 cyclistes sur 10 (91 % des cyclistes résidant dans la ville) l'utilisent. Ceci est significativement plus élevé que pour l'ensemble du Québec (79 %) et, après Longueuil (93 %), c'est le deuxième taux le plus élevé. Lorsqu'on demande aux citoyens de Sherbrooke, cyclistes ou non, si ce réseau devrait être plus développé, 82 % d'entre eux se disent tout à fait d'accord (45 %) ou assez d'accord (37 %).

Le réseau de pistes cyclables de Sherbrooke devrait être plus développé



On devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles



Le réseau cyclable sherbrookoise est principalement conçu pour le loisir. Il longe en grande partie les cours d'eau (rivières Saint-François, Magog et Massawippi) et n'a donc pas été aménagé pour franchir la topographie qui caractérise la ville. Ainsi, les accès au centre-ville et autres générateurs de déplacements (université, cégep, hôpitaux) sont, bien qu'existants, pas toujours faciles. Une preuve de l'achalandage récréatif : la ville a été contrainte d'améliorer la promenade du Lac-des-Nations puisque le grand nombre d'utilisateurs (cyclistes, patineurs, piétons) provoquait un problème de cohabitation la fin de semaine. Cette promenade, une voie multifonctionnelle de 4 mètres de largeur originellement séparée en trois corridors distincts – deux voies pour les vélos et une troisième pour les autres usagers – est maintenant partagée en deux >

voies de 2 mètres de largeur délimitées par une ligne médiane. Le message semble maintenant plus clair, la cohabitation beaucoup plus harmonieuse, et ce projet d'amélioration du civisme sur les sentiers est même en nomination pour le Prix Ovation municipale de l'Union des municipalités du Québec (UMQ).

Davantage de modération

⦿ Lorsqu'on se soucie de leur confort et de leur sécurité, les cyclistes augmentent en nombre. La Ville de Sherbrooke a commencé l'implantation d'aménagements de modération de la circulation dans le milieu des années 1990, ce qui fait d'elle une pionnière dans le domaine. Elle possède des passages piétonniers, des avancées de trottoir, 134 feux piétons, des dos d'âne allongés, des passages piétonniers à mi-bloc ou surélevés et des segments de rue avec chaussée rétrécie par marquage au sol ou ajout de terre-plein.

⦿ Plus des deux tiers de Sherbrookoïses (69 %) sont d'accord pour qu'on prenne des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles. La Ville de Sherbrooke investit, chaque année, 300 000 \$ pour les infrastructures piétonnes. En ajoutant les investissements faits pour le développement du réseau cyclable (50 000 \$), elle dépense au total 2,30 \$ par habitant pour des aménagements favorables aux cyclistes et aux piétons.

Trouver sa place

⦿ Les cyclistes veulent laisser leur vélo dans un lieu sécuritaire sans avoir à chercher pendant des heures un endroit où le garer. Lorsque des stationnements sont facilement accessibles, la pratique du vélo est plus populaire.

⦿ Les 36 000 étudiants et employés de l'Université de Sherbrooke peuvent compter sur 220 places de stationnements pour vélos (ratio de 1 place pour 164 étudiants et employés). L'Université Bishop offre quant à elle 80 places pour ses 2 560 étudiants et employés (ratio de 1 place pour 32 étudiants et employés).

⦿ Le Cégep de Sherbrooke met 150 places de stationnement à la disposition des 7 300 étudiants et employés qui le fréquentent, soit un ratio de 1 place pour 49 étudiants et employés.

⦿ Le Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke a aménagé des stationnements pour vélos à ses deux établissements. Le CHUS – Fleurimont dispose de 35 places et le CHUS – Hôtel-Dieu possède 40 places (ratio global pour les 2 établissements de 1 place pour 37 employés). Les recommandations minimales sont d'une place par 20 employés ou étudiants.

⦿ L'entreprise Teknika HBA offre à ses employés 20 places de stationnement pour vélos.

Une ville qui agit

⦿ La Ville de Sherbrooke a entamé une démarche de planification de mobilité durable. Elle a créé en 2009 le Centre de mobilité durable (CMDSD), devenant la première ville à se doter d'un tel organisme. Le CMDSD aura pour mandat de favoriser un transfert modal de l'automobile individuelle vers d'autres types de transport, que ce soit le transport actif (vélo, marche, etc.), les transports collectifs ou le covoiturage, et de coordonner la conception du plan de mobilité durable. Plusieurs intervenants sont impliqués dans la conception du plan de mobilité durable : la Ville de Sherbrooke, la Société de transport de Sherbrooke, des organismes (Université de Sherbrooke, Cégep de Sherbrooke, CHUS, Communauto, Transdev Limocar, etc.) et des citoyens.

Stationnements pour vélos à Sherbrooke

	Population (employés et étudiants)	Offre de stationnement vélos (places)	Ratio (employés + étudiants/place)
Université de Sherbrooke	36 000	220	164
Université Bishop	2 560	80	32
Cégep de Sherbrooke	7 300	150	49
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (Hôtel-Dieu et Fleurimont)	2 750	75	37



ESPACE RESERVE
AU VEHICULE DE
LA POLICE

Un réseau très en demande

Les voies cyclables répondent indiscutablement à un besoin de confort et de sécurité. Leur achalandage en témoigne. À Sherbrooke, 86% des cyclistes fréquentent les pistes et bandes cyclables. D'autre part, la fréquentation des rues à faible circulation est tout aussi populaire, car plus de 81% des cyclistes sherbrookoïses y roulent en 2010.



⦿ Au Québec, trois déplacements sur quatre (73 %) sont effectués sur des pistes cyclables ou des rues à faible circulation. À Montréal, ce pourcentage atteint 82 %. Il est de 75 % à Sherbrooke. À l'inverse, les cyclistes effectuent peu de déplacements sur des rues à forte circulation. À Sherbrooke, ce pourcentage n'est que de 7 %.

L'utilisation du réseau à des fins de transport

⦿ Bien que le réseau cyclable de Sherbrooke en soit principalement un de loisir, certaines observations faites durant la semaine au mois de septembre 2010 montrent qu'un certain nombre de cyclistes se déplacent à vélo pour des fins de transport.

⦿ Cégep de Sherbrooke

Un comptage effectué le mardi 21 septembre 2010, à l'intersection de la piste cyclable longeant le campus du Cégep de Sherbrooke et de la rue du Cégep, montre un débit quotidien estimé à 200 cyclistes. On peut supposer que plusieurs cyclistes se rendent au Cégep en vélo en utilisant d'autres cheminements, comme les rues Terrill, Kennedy et Mont-Plaisant.

⦿ Université de Sherbrooke

Des observations faites à la fin du mois de septembre et au début du mois d'octobre 2010 montrent un débit quotidien de près de 200 cyclistes sur deux accès cyclables de l'Université donnant sur le boulevard de l'Université. Le campus étant vaste, plusieurs cheminements pour parvenir à l'Université sont possibles. Il est probable que le bassin de cyclistes qui accèdent au campus soit plus grand.

⦿ Centre-ville

Les jours de semaine, environ 300 cyclistes par jour transitent, au mois de septembre 2010, par la piste de la rue Terrill à l'intersection de la rue Dufferin, à l'ouest de la rivière Saint-François. Cette piste donne accès, plus au sud, au centre-ville de Sherbrooke et, à l'est, à l'axe de la Saint-François (réseau des Grandes-Fourches).

Au mois de septembre 2010, on dénombre une centaine de cyclistes par jour, la semaine, sur la traverse vélo-piéton reliant la place Nikitotek aux commerces de la rue Wellington. Cette traverse permet de franchir la rivière Magog et mène, sur la rive sud de la rivière, à l'arrière des commerces de la rue Wellington. Probablement qu'un certain nombre de cyclistes traversent par le pont Gilbert-Hyatt, rue Dufferin, qui donne un accès plus direct au centre-ville.

L'utilisation du réseau à des fins de loisir

⦿ Réseau des Grandes-Fourches (Route verte)

Sur l'axe Massawippi (Route verte 1), dans l'arrondissement Lennoxville, on estime le débit annuel à un peu plus de 60 000 passages. Sur cette piste essentiellement de loisir, on compte en moyenne chaque fin de semaine 320 cyclistes (samedi et dimanche). Le dimanche 27 juin 2010, le débit maximum de l'année a été enregistré avec 1 217 passages. C'est au mois de juillet que les cyclistes ont été le plus nombreux, avec 35 % du débit annuel

observé (15 530 passages), soit 500 cyclistes par jour, en moyenne. Durant les fins de semaine du mois de juillet, le débit moyen est de près de 690 passages (samedi et dimanche).

Toujours sur l'axe Massawippi (Route verte 1), à la hauteur du Centre d'interprétation Capelton, au sud de l'arrondissement Lennoxville, on compte un débit quotidien moyen de plus de 400 cyclistes la fin de semaine au mois de septembre 2010.

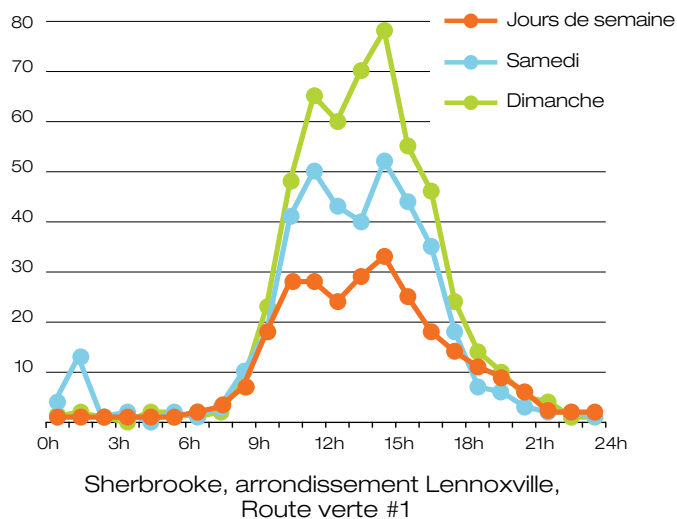
Au nord du centre-ville de Sherbrooke (axe de la Saint-François), le débit cycliste estimé est de plus de 500 cyclistes par jour pour le mois de septembre 2010. C'est un peu plus que ce qui avait été observé en 2005 pour le même mois (400 cyclistes/jour).

Le long de la rivière Magog, les cyclistes sont nombreux le jour de la fête du Travail 2010. Du côté sud de la rivière, au boisé Lucien-Blanchard, on a observé plus de 900 cyclistes durant cette journée.

La promenade du Lac-des-Nations, un sentier urbain multifonctionnel, est un incontournable à Sherbrooke. Il donne accès au marché de la Gare (marchands gastronomiques) et offre de magnifiques points de vue sur le lac des Nations. Populaire jusqu'à la fin de la saison, on y compte le dimanche 3 octobre 2010 près de 500 cyclistes (à proximité du parc Jacques-Cartier, près de la rue de l'Esplanade).



Variations horaires des débits en fonction du jour





Une saison qui ne demande qu'à s'allonger

Les villes ferment-elles les réseaux cyclables à l'automne parce que leurs citoyens arrêtent de faire du vélo ou bien est-ce plutôt les cyclistes qui choisissent de ranger leur vélo lorsqu'on ferme ces réseaux? Certes, il est plus ardu de circuler à vélo dans la neige, mais de nombreux cyclistes remontent en selle dès que les stationnements pour vélos sont accessibles et que les pistes sont nettoyées. À Sherbrooke, la saison peut facilement s'étendre sur huit mois.

🕒 Le réseau cyclable sherbrookoise ouvre officiellement du 1^{er} mai au 31 octobre, c'est-à-dire six mois par an. C'est un mois de moins qu'à Gatineau, Laval et Longueuil, et un mois et demi de moins qu'à Montréal. Comme le réseau est principalement constitué de pistes non déneigées, il offre donc peu de possibilités de circuler en hiver.

🕒 Pour l'ensemble des cyclistes de Sherbrooke, la saison dure en moyenne 5,3 mois. Cette saison est un peu plus courte que la moyenne québécoise, qui est de 5,6 mois. Notons que la durée est limitée par la saison d'ouverture des pistes.

🕒 Le service de supports à vélos sur autobus de la Société de transport de Sherbrooke est offert selon le même calendrier que le réseau cyclable, soit durant six mois.

🕒 Ceux qui utilisent leur vélo à des fins de transport ont une saison plus longue que les autres. Les Québécois qui n'utilisent jamais le vélo comme mode de transport roulent en moyenne 5,3 mois par an. Les autres montent à vélo deux semaines de plus. À Sherbrooke, un cycliste sur cinq (22 %) roule déjà en avril. Un sur huit (13 %) pédale toujours en novembre. Hors des périodes d'ouverture officielle, dès que la chaussée est libre de neige ou de glace, les cyclistes utilisent les pistes. Ainsi, sur la piste cyclable de la Massawipi dans l'arrondissement Lennoxville, on dénombre plus de 2 800 passages de cyclistes en avril et mai 2010, avant l'ouverture officielle de la piste, alors qu'on en compte près de 400 en novembre et décembre 2009, après la fermeture officielle.

Faire bien, faire mieux

Parmi les villes qui ont participé à *L'état du vélo au Québec en 2010*, seul Montréal fait moins que Sherbrooke quant au kilométrage moyen de ceux qui font du vélo (589 kilomètres par année). Il y a donc des gains importants à faire à Sherbrooke, notamment en ce qui concerne le nombre de cyclistes, puisque seulement 51 % des adultes de la municipalité montent à vélo, comparativement à 58 % dans des villes comme Québec et Trois-Rivières.

Sherbrooke possède de bonnes assises pour valoriser la pratique cycliste sur son territoire. Pensons à la dizaine d'écoles qui participent au programme *Mon école à pied, à vélo!*, aux clubs locaux comptant plus de 500 membres et à l'intérêt de la municipalité de participer à *L'état du vélo au Québec!*

La création du Centre de mobilité durable (CMDS) est également un engagement concret de la volonté de la Ville de Sherbrooke de favoriser une mobilité plus axée sur les transports actifs. Ce sera l'occasion d'augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos, de prendre des mesures de modération de la circulation tant sur les rues locales que sur les grandes artères et de planifier la mise en place de nouvelles voies cyclables afin de faciliter la circulation entre les principaux pôles de déplacement : centre-ville, université, cégep et CHUS depuis les quartiers avoisinants.

Cette première participation de Sherbrooke à *L'état du vélo au Québec* donne une image de la situation du vélo dans la municipalité en 2010 ; le prochain rendez-vous, dans cinq ans, sera une belle occasion de mesurer les effets du plan de mobilité durable de la municipalité qui est en cours de réalisation.

Références

Audet, N. (2007). «L'évolution de l'excès de poids chez les adultes québécois de 1990 à 2004 : mesures directes». Institut de la statistique du Québec.

Bergeron, J., M. Paquette, S. Rodrigue, F. Lessard et K. Gagnon (2009). «Rapport d'évaluation des activités réalisées dans le cadre du programme *Mon école à pied, à vélo!*». Vélo Québec Association.

Bérubé, A. (2009). «Les sacoches de vélo Arkel voyagent loin», La Tribune, 16 novembre 2009.

Centre de mobilité durable de Sherbrooke. Objectifs du Plan de mobilité durable. En ligne à <http://www.mobilitedurable.qc.ca>

De Hartog J.J., H. Boogaard, H. Nijland et G. Hoek (2010). «Do The Health Benefits Of Cycling Outweigh The Risks?», *Environmental Health Perspectives*.

Echo Sondage (2011). «État de la pratique du vélo au Québec en 2010».

Jacobsen, P. L. (2003). «Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling». *Injury Prevention*.

Larouche R. et F. Trudeau (2010). «Étude des impacts du transport actif sur la pratique d'activités physiques et la santé et de ses principaux déterminants», dans *Science & Sports*, volume 25, no 5.

Ministère des Transports du Québec et al. (2003). «Enquête Origine-Destination de la région de Sherbrooke».

Morency, C. et F. Godefroy (2011). «Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec. Rapport : ville de Sherbrooke».

Nolin, B et D.Hamel (2008). «L'activité physique au Québec de 1995 à 2005 : des gains pour tous... ou presque», publié sous la direction de M. Fahmy, *L'État du Québec 2009 : tout ce qu'il faut savoir sur le Québec d'aujourd'hui*, Montréal, Fides, p. 271-277.

Pichette, F. (2010). «Bilan 2009 : accidents, parc automobile et permis de conduire». Société de l'assurance automobile du Québec.

Statistique Canada. Recensement 2006. En ligne à <http://www.statcan.ca>.

Tremblay, B. (2007). «Traumatisme d'origine récréative et sportive au Québec», Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport

Turcotte, M. (2006). «Vous aimez faire la navette? Les perceptions des travailleurs de leur navette quotidienne», Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.

Vélo Québec (2005). «L'état du vélo au Québec en 2005».

Villeneuve, P. (2007). «Mortalité associée aux activités récréatives et sportives au Québec», Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.



Sherbrooke, ville de 150 000 habitants, est dotée d'un vaste réseau cyclable récréatif en bordure des rivières Magog, Massawippi et Saint-François. La moitié de la population adulte y fait du vélo, près du tiers s'y adonne une fois par semaine, et la Route verte traverse la ville et la raccorde au reste du Québec. Voici quelques faits saillants de ce *Zoom sur Sherbrooke* réalisé dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2010*, vaste étude disponible sur le site www.velo.qc.ca.



Vélo Québec

1251, rue Rachel Est
Montréal (Québec)
Canada H2J 2J9

www.velo.qc.ca

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.

L'état du vélo au Québec en 2010 • Zoom sur Sherbrooke

Équipe

Directeur à la recherche
Marc Jolicoeur

Chargée de projet-recherche
France Dumesnil

Assistante de recherche
Valérie Zummo et
Alexandre de Lorimier

Sondeur
André Poirier,
Écho Sondage

Professionnels de recherche
Pr. Catherine Morency,
François Godefroy et
Audrey Godin, École
Polytechnique de Montréal

Rédacteur
Luc Belley

Révisseur
Diane Boucher

Photographes
Mathieu Lamarre,
Didier Bertrand et
Carine Discazeaux

Graphiste
Mélanie Plamondon

Chargée de projet-communication
Danielle Cyr

Coordination administrative et financement
Jean-François Pronovost
et Lucie Lanteigne

Partenaires

Ministère des Transports
du Québec
Ministère de l'Éducation,
du Loisir et du Sport
Ministère de la Santé
et des Services sociaux
Société de l'assurance
automobile du Québec
Agence métropolitaine
de transport
Direction de santé publique
de Montréal

Ville de Montréal
Ville de Gatineau
Ville de Laval
Ville de Québec
Ville de Longueuil
Ville de Trois-Rivières
Destination Sherbrooke

Centre de mobilité durable
de la Société de transport
de Sherbrooke

Remerciements

Paul Beaudoin et Yvan Beloin,
Destination Sherbrooke
Geneviève Crevier, Université
de Sherbrooke

Marc Panneton, ministère
des Transports du Québec

Mario Montégiani, Société de
l'assurance automobile du Québec

Éric Wagner, ministère
de l'Éducation, du Loisir
et du Sport

Louis Drouin et Patrick Morency,
Direction de santé publique
de Montréal

Yovan Fillion, ministère de la
Santé et des Services sociaux

Bertrand Nolin, Institut national
de la santé publique du Québec

Les hébergements
Bienvenue cyclistes!^{MD}

Merci également à tous
les organismes et leurs
représentants qui ont collaboré
à la réalisation des enquêtes en
nous fournissant des données.

Logo FSC